

■リサイクルに配慮した開発・設計

マツダでは自動車の全ライフサイクルにおいて3R(リデュース、リユース、リサイクル)を軸とした資源循環の取り組みを行っています。自動車の材料には、鉄、アルミニウム、樹脂、レアメタルなど限りある資源が含まれています。マツダは、「リサイクル設計ガイドライン」を1992年に策定し、開発中のすべてのクルマに3R設計を取り入れています。(図-1)

具体的には、以下の取り組みを推進することで、新車のリサイクル性を向上させています。(図-2)

1. リサイクル可能な部品や素材を取り出しやすくするために、解体・分離が容易な車両の設計、解体技術の研究
2. ASRの構成重量の多くを占める樹脂について、リサイクルしやすい材料の採用

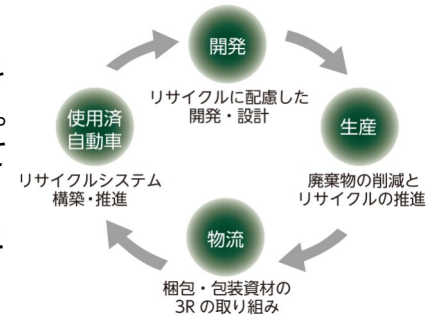


図-1

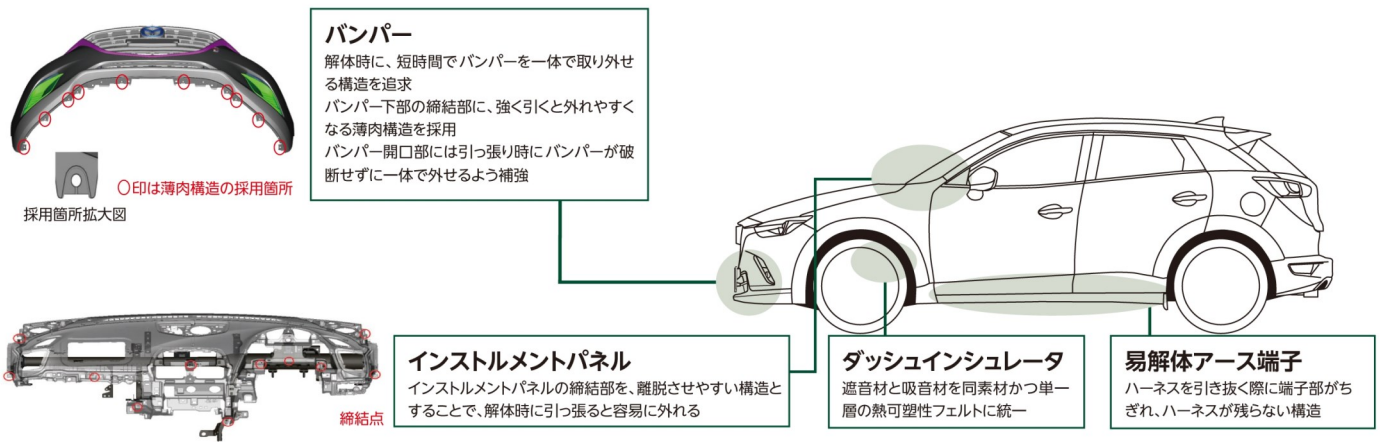


図-2

■キャパシターの適正処理

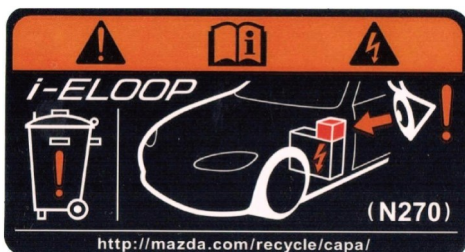
マツダ車の特定のモデルには、減速エネルギー回生システム「i-ELOOP(アイ・イーループ)」用としてキャパシターが搭載されており、使用状態により電気が残留していることがあります。電気が残留している状態で使用済自動車が破棄されると、キャパシターに溜まっている電気が原因で破砕時の火花発生、火災、ハーネス切断時のショートによる発熱、火傷、濡れた人体接触による感電等が発生するおそれがあります。事故を防ぐため、使用済自動車の解体時には必ずキャパシターの強制放電処理を実施してください。

作業時の安全確保のため、事前にキャパシター処理要領をよくお読みいただき、適正・安全な放電作業を行なってください。(マツダHP内キャパシター処理情報)

搭載車にはエンジンルーム内に以下のラベルが貼られていますので、必ず確認してください。

▼「i-ELOOP」用キャパシター搭載車両コーションラベル

【ロードスター用】



【ロードスターを除くモデル用】

